14e Année — N° 664

Le Numero : 50 centimes
Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75

10 Juin 1911 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

ANDRÉ BEAUMONT
(L'enseigne de vaisseau CONNEAU)

Beaumont couvrit la distar
Paris-Rome en 82 h. 5 m.

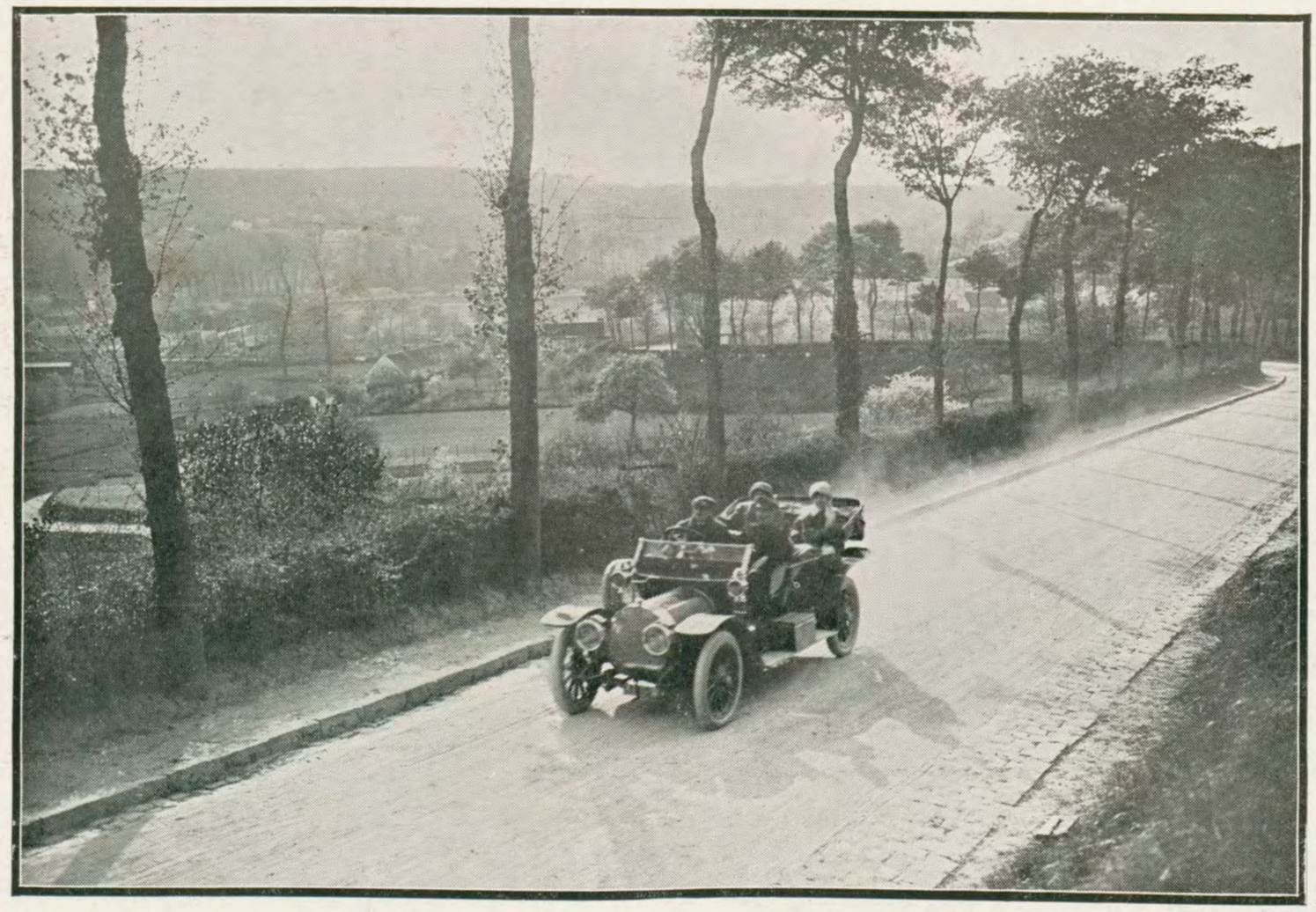
Détails techniques : Monoplan Blé

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

VOITURES
à
4 et **6** cylindres
pour la Ville
et le Tourisme
construites
par les célèbres

Usines d'Artillerie
de
Saint-Denis
(SEINE)

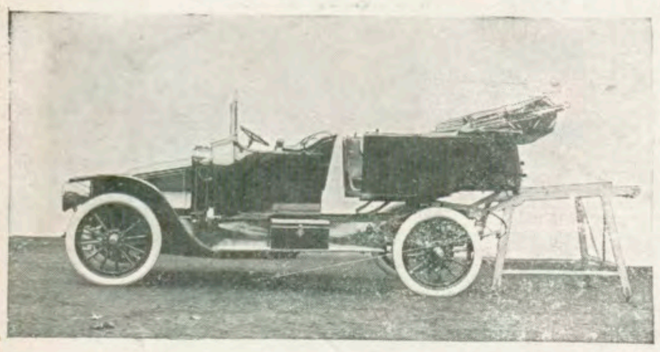
MAGASINS DE VENTE
A PARIS
21, Champs-Elysées



Le travail de
précision
le plus
méticuleux
dans tous les
détails
peut seul donner
l'automobile de
longue durée
la plus
parfaite
à tous les
points de vue

La
HOTCHKISS
est construite avec le
fini de l'arme de guerre.

La Voiture Hotchkiss



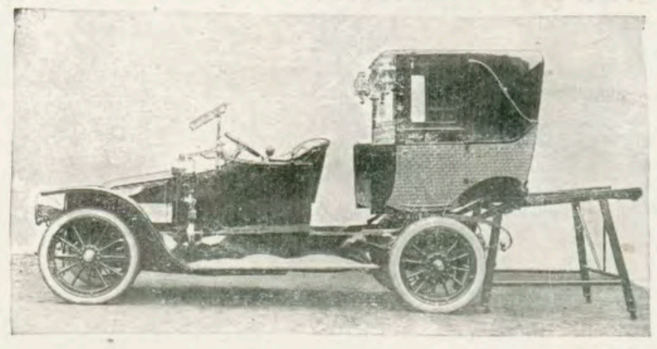
Doivent leur **Vogue**
à la grande réclame faite par
les **Propriétaires**
qui apprécient depuis plusieurs
années la **Simplicité**
et la **Sécurité**
du fonctionnement.

Demander le Catalogue N° 28

41, Quai de Seine, 41
PONT BINEAU
COURBEVOIE

LES CARROSSERIES
AMOVIBLES
VINET
BREVETÉ S. G. D. G.

TORPILLEUR - LANDAULET AMOVIBLE



Leur chauffeur remplace
SEUL
en 5 minutes !!
une carrosserie
Ouverte
par une **Fermée**

Téléphone : 526-90

41, Quai de Seine, 41
PONT BINEAU
COURBEVOIE

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C°, Juny 10 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuven. être payés en deux fois.

10 Juin 1911 — N° 664
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

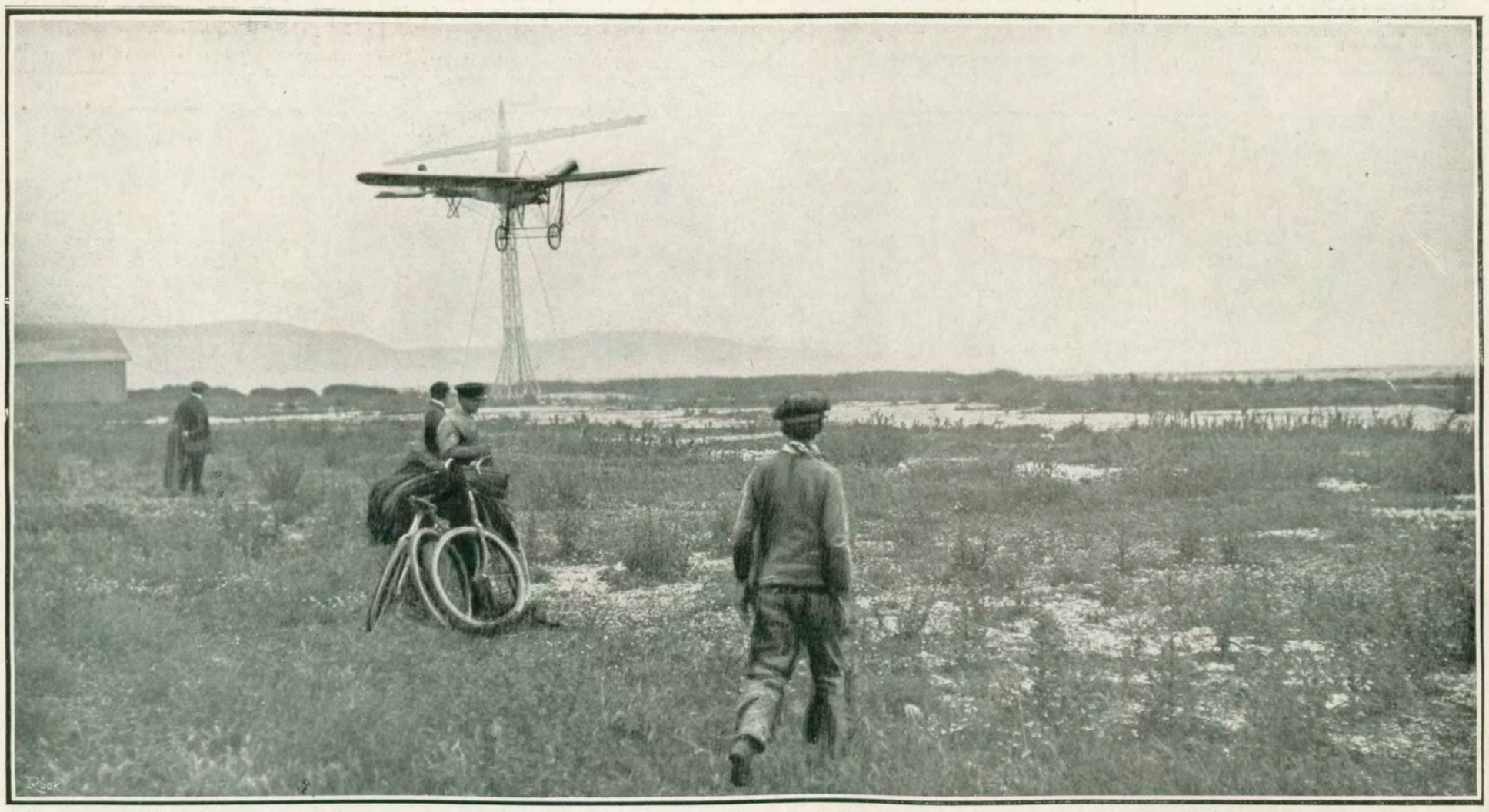
BEAUMONT ET GARROS QUITTENT L'HIPPODROME DE PARIOLI

C'est jeudi 1er juin que Garros est arrivé à Rome, terminant second cette longue et pénible randonnée de 1.465 kilomètres, couverts en 106 h. 16 m. Après avoir tenu la tête, il fut arrêté à 200 kilomètres du but et eut la tristesse de voir son concurrent Beaumont passer au-dessus de lui, tandis que Frey le menaçait. A son arrivée, Beaumont, arrivé la veille, se précipita dans ses bras et l'embrassa avec émotion. Puis tous deux montèrent en voiture et gagnèrent la ville au milieu des acclamations de la foule.

Texte et photographies de nos envoyés spéciaux.

LA COURSE PARIS-ROME

L'épreuve Paris-Rome constitue la première véritable course d'aéroplanes et prouve combien la nouvelle formule est intéressante.



Beaumont, arrivant à Nice passe devant le pylone de Ferber.

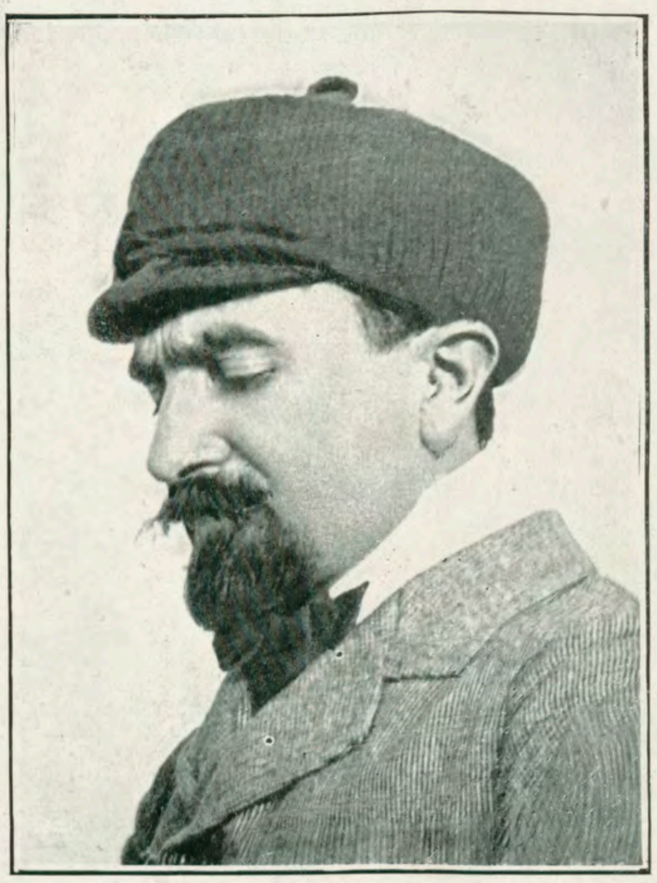
Après avoir dû faire escale à Avignon le premier jour, Beaumont en repartit le lendemain matin à 3 h. 56 m. 14 s. Après avoir atterri à Besse-sur-Issole et à Fréjus, il arrive premier à Nice le soir à 7 h. 19 m. 56 s. 1/5.

De bout en bout la course Paris-Rome fut émouvante. Je suis heureux de l'avoir suivie et d'avoir vécu les minutes angoissantes que me procurèrent Beaumont-Conneau et Garros. Il convient tout d'abord de féliciter les organisateurs : notre confrère le *Petit Journal* et ses collaborateurs MM. Amand, qui fut infatigable, et Paul Manoury, les commissaires MM. Mercanti, d'Oldofredi et M. Jacques Schneider, délégué de l'Aéro-Club. Ils ont été à la peine, il est juste que le public sache que grâce à eux l'organisation fut parfaite et digne de tous les éloges.

L'épreuve était faite selon une nouvelle formule, très heureuse, à en juger par les résultats obtenus et par l'enthousiasme qu'elle suscita pendant toute sa durée. Là, plus d'étapes, les hommes partaient en même temps, devaient faire des escales obligatoires en cours de route, mais dès qu'ils s'étaient arrêtés, ils pouvaient reprendre leur vol pour aller plus loin, vers Rome, le but final. Partis le dimanche 28 mai de Buc, selon les prévisions, les vainqueurs devaient atteindre la Ville Eternelle le 4 juin. Beaumont y fit son entrée le 31 mai, Garros le 1er juin. Pour un parcours de 1.800 kilomètres, il est difficile de faire mieux.

Le public admire cette prouesse. Mais ce qu'il convient de faire ressortir, c'est qu'elle fut accomplie dans des conditions atmosphériques déplorables, le vent, la pluie, la tempête, tout se coalisa contre ces héros. Beaumont eut des démêlés avec son moteur à Nice, ce qui lui fit perdre un jour : les mécaniciens chargés de nettoyer et de remettre en état son Gnôme ne s'en préoccupèrent pas et arrivèrent à la Californie dans un état tel qu'il était impossible de leur demander de fournir le moindre travail utile. Garros brisait son appareil et, de ce fait, perdait également un jour. Mais reprenons la course de ces deux triomphateurs, course merveilleuse qui prouve qu'au point de vue du courage et de l'énergie, seuls les Français sont capables de donner une leçon émouvante au monde entier.

L'enseigne de vaisseau Conneau, que la malchance avait poursuivi dans Paris-Madrid, avait juré de prendre sa revanche. Malgré tout,



André Beaumont.

Pseudonyme sous lequel l'enseigne de vaisseau Conneau, en congé régulier, a gagné la course Paris-Rome.

c'est avec de tristes pensées qu'il prenait le départ. Il avait quitté la marine pour trois ans et commençait déjà à regretter sa décision. Il fallait qu'il se signalât à l'attention de la foule. Et pour y réussir, il devait s'adjuger l'une des places d'honneur dans Paris-Rome. Il partait de Buc et s'élevait avec aisance, tout semblait marcher à souhait lorsqu'à quelques kilomètres du départ, un cylindre cessait de donner. A la sortie de Melun, une bougie encrassée arrêtait un autre cylindre. Il décidait d'atterrir pour réparer. Malgré sa hâte, il perdait une heure et demie. Et, spectacle joyeux pour les spectateurs, lugubre pour lui, il voyait passer au-dessus de lui et Weymann et Bathiat et Gaget. Il croyait déjà à sa défaite. Mais le courage le réconforte. Il finit sa réparation, repart et aperçoit de ci de là ses camarades échelonnés sur la route en train de travailler nerveusement sur leurs aéroplanes en panne. Il monte à 1.750 mètres pour éviter les remous qui, jusqu'à mille mètres, sont affreux et font ballotter dans les airs le frêle esquif. Il arrive à Dijon, puis à Lyon, enfin à Avignon, brûlant trois étapes dans la même journée et se classant chaque fois premier. Le lendemain, dès l'aurore, il se hâte de reprendre le départ. Il pleut, qu'importe! il vente, tant pis? L'oiseau de France ne connaît plus les obstacles. Il faut arriver : coûte que coûte il parviendra au but sans connaître les arrêts que le mauvais temps voudra lui imposer.

Il s'envole pour Nice. Mais il est impossible de résister aux intempéries. Il s'arrête à Brignoles et attend une accalmie. Garros arrive alors. Déjeûner, conversation : « Partez-vous, malgré ce temps ? demande Conneau. — Pourquoi pas ? répond Garros. » Et ces deux hommes admirables en savent assez. Ils seront le jouet de la tempête, mais eux, ils se joueront d'elle. Les voilà partis et suivant l'expression de Conneau « la queue de l'appareil dérape dans les nues. » L'officier de marine arrive cependant à Fréius où il s'arrête à bout de forces. La grande du-

LES QUATRE ARRIVÉS A ROME

André Beaumont
Arrivé premier à Rome en 82 heures 5 minutes.
Détails techniques: Monoplan Blériot, magnéto Bosch.

Garros
Arrivé second à Rome en 106 heures 16 minutes.
Détail technique : Monoplan Blériot.

Frey
Arrivé troisième à Rome en 156 heures 52 minutes
Détails techniques: Monoplan Morane, hélice Chauvière, magnéto Bosch.

Vidart
Arrivé quatrième à Rome en 195 heures 9 minutes.
Détails techniques : Monoplan Deperdussin, magnéto Bosch.

chesse de Mecklembourg s'enquiert de sa course de minute en minute. Tout à coup, nous apprenons qu'il est reparti. Nous nous regardons tous avec effroi : le vent emporte les chapeaux, des gouttes de pluie nous fouettent la figure. Et pendant ce temps-là, les Paris-Rome sont dans les airs. La nuit tombe.

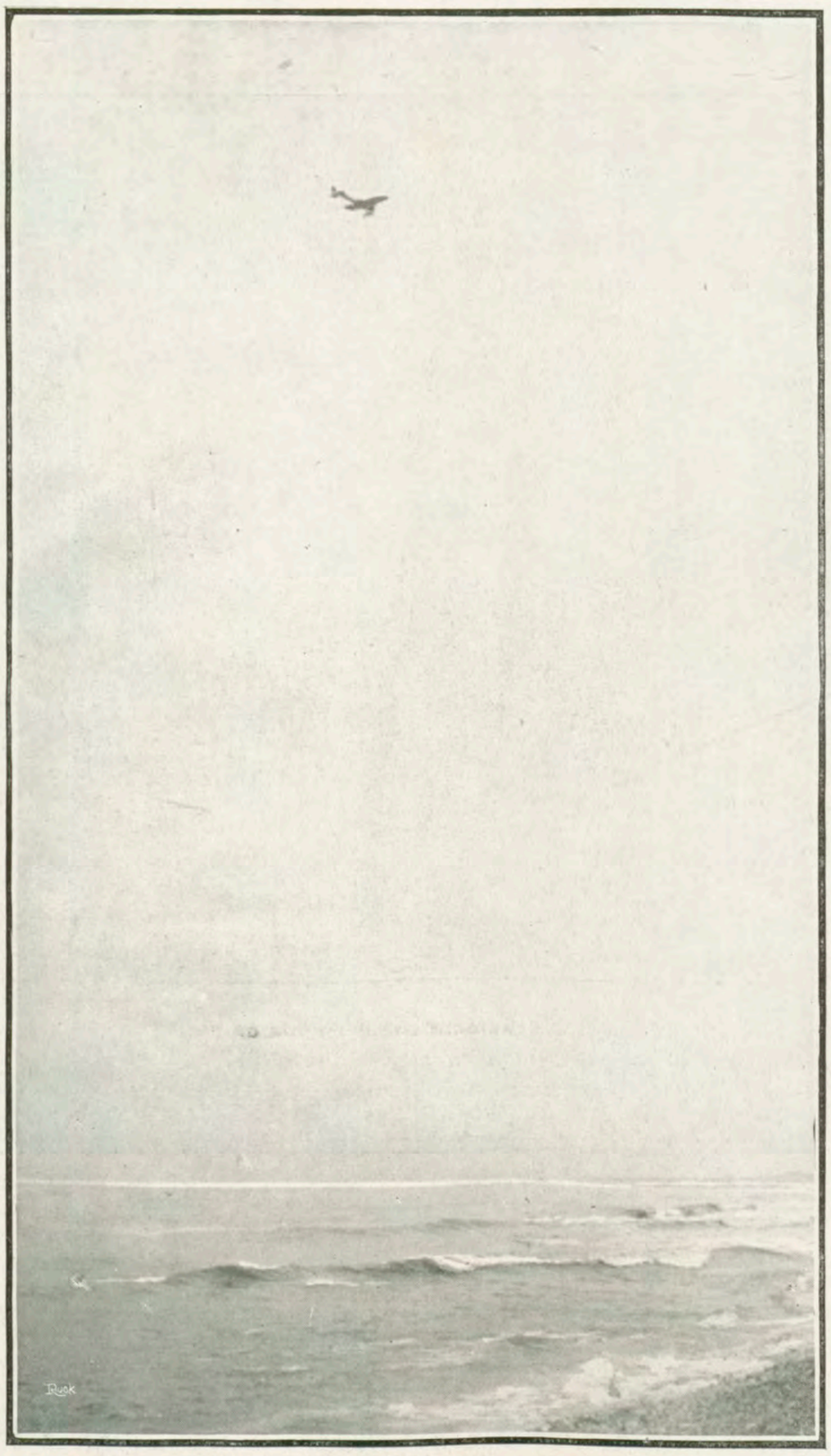
On allume des feux. Un vol de mouettes nous procure une fausse joie. Nous le prenons pour un aéroplane. Mais, peu après, un point noir perce l'horizon, puis grossit, dépasse le champ d'aviation, revient et atterrit avec douceur. Nous nous précipitons, c'est Conneau. Nous l'emmenons en automobile, en cherchant à le protéger contre la ruée de la foule enthousiaste, nous le conduisons à l'hôtel, puis dîner. Pendant ce temps, Garros arrivait dans la nuit noire. Il nous rejoignait au restaurant et nous racontait, lui aussi, sa course.

Après avoir brisé son appareil après Avignon, il se mettait à la recherche d'un autre Blériot avec Leblanc. Il trouve Kuhling qui donne des exhibitions à Avignon, lui achète son monoplan qui est celui avec lequel Mamet fit le Circuit de l'Est et le voilà continuant la course. Mais le moteur ne tire pas, le fuselage menace sans cesse d'abandonner le pilote, l'huile de ricin gicle sur la figure. Garros vole très haut cependant, de façon en cas d'arrêt du moteur à chercher son point d'atterrissage s'il y a moyen. Il passe dans les nuages et là, doit conduire d'une seule main. L'huile d'une part, les gouttes de pluie d'autre part, l'obligent à essuyer ses lunettes avec la main droite tandis que de la gauche il manœuvre la cloche. Et l'éternel second, malgré le piètre appareil qu'il a, arrive à bon port, prouvant que les progrès dans l'aviation sont dus plus aux pilotes qu'aux appareils.

Puis c'est l'arrivée en Italie Conneau n'est pas heureux. En tête jusque-là, il se fait dépasser par Garros, puis par Frey. Il est immobilisé pendant un jour. Il attend un moteur neuf. Ses rivaux tâchent d'atteindre à Rome. Mais il est dit que cette épreuve sera angoissante du départ jusqu'à la fin. Quand Conneau peut repartir, Garros et Frey s'arrêtent. Puis, c'est son tour à lui. Les trois pilotes sont échelonnés sur 150 kilomètres. Qui gagnera? Quel sera le premier qui terminera? Il est impossible de décrire l'émotion qui étreint tous les cœurs et l'intérêt grandissant que les plus indifférents prennent à l'épreuve. Conneau parvient à Gênes, puis à Pise, enfin à Rome. C'est à Pise que se produisit le seul incident de l'étape. Le vainqueur aperçoit la foule autour d'un monoplan. Il croit être arrivé à l'aérodrome. Il descend, mais s'est trompé: Frey, dont l'appareil blessé gît à terre, s'était lui-même mépris sur le lieu d'atterrissage. Beaumont heureusement n'a pas cassé dans ce champ. Il s'envole vers l'endroit obligé, repart et arrive au but. Garros l'imite le lendemain, mais il a dû attendre un nouvel appareil. Son monoplan est tout neuf. Il se charge de le mettre vite au point. Mais les bougies encrassées l'obligent à faire deux atterrissages, de plus, il souffre d'un coup de longeron qu'il a reçu sur l'épaule en capotant la veille. Près de Pise, premier arrêt, il revient à la ville pour chercher du secours, avise un train qui passe allant dans sa direction, se précipite sur la voie, les bras en croix, le mécanicien arrête et Garros se fait transporter à Pise. Il repart, nouvelle panne de dix minutes seulement, puis c'est l'envolée triomphale vers Rome.

Je renonce à décrire l'enthousiasme inouï et spontané de la foule. Jamais, paraît-il, de mémoire d'Italien pareilles ovations furent faites. Partout, ce sont des cris de « Vive la France! » « Vive Conneau! » « Vive la marine. » C'est par miracle que les deux héros n'ont pas été étouffés par la foule qui les portait en triomphe et mettait en déroute les escadrons de carabiniers chargés de la protection des pauvres garçons harassés de fatigue. La crainte de déplaire à un pays étranger a pu faire croire que les dirigeants d'Italie se désintéressaient de l'aviation, ce qui, nous le savons de source sûre, est absolument faux. Nous n'ignorons pas, non plus, l'immense intérêt que porta le roi aux exploits de nos vaillants Conneau, Garros, Frey, Vidart, etc.

JACQUES MORTANE.



Beaumont au-dessus de la mer.

Arrivé premier à Nice, Beaumont y fut immobilisé toute une journée par une panne de moteur et ne put repartir que le lendemain.

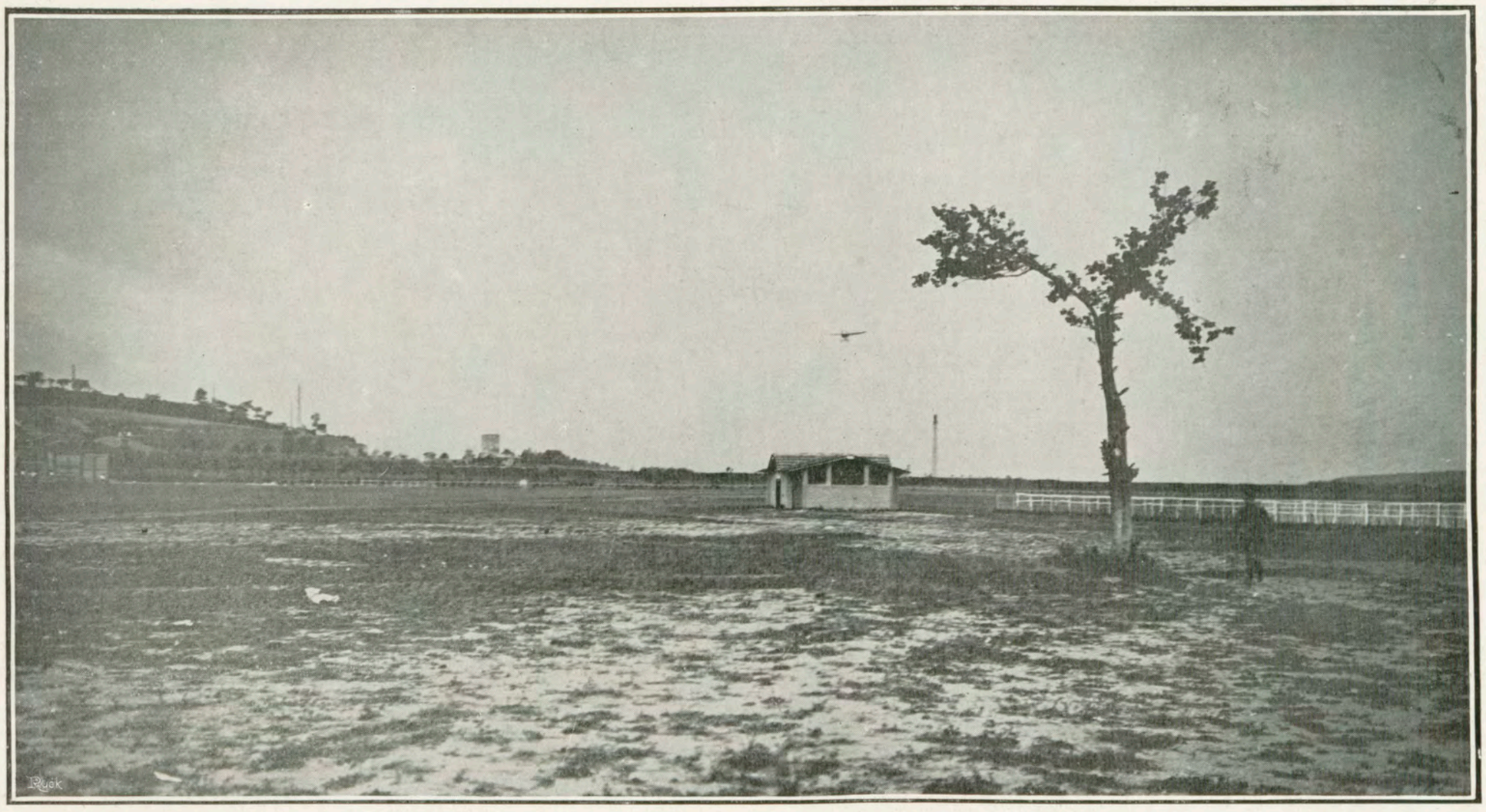
Beaumont répare.

Il dut passer une nuit entière à régler son moteur, avant de s'élancer à la poursuite de Garros qu'il parvint à dépasser.

Frey arrive à Nice.

Après avoir passé la nuit à Avignon. il arrive troisième à Nice et en repart le second, mais il s'arrête à Gênes, brisé de fatigue.

BEAUMONT ARRIVÉ A ROME



Arrivée de Beaumont sur le terrain de Parioli.

Parti troisième de Nice, où il avait perdu une journée, Beaumont accomplissait en une journée le trajet Nice-Rome, passait au-dessus de ses concurrents immobilisés, l'un à Gênes et l'autre à Pise et faisait son entrée premier dans la Ville Eternelle le mercredi à 3 h. 35 du soir.

On trace la ligne d'arrivée.

Toutes les précautions étaient prises pour l'arrivée et une large ligne blanche avait été tracée au plâtre.

Un groupe d'officiels.

MM. Mercanti, Amand, le comte d'Oldofredi et Jacques Schneider attendent les arrivées.

Le comité d'aviation et des fêtes.

Le marquis de Cambreso, le prince Potentiani, le Cte Roquiaira, le comte San Martino, MM. Rangoni, Ravaschieri, le prince Rospiglosi.

L'ARRIVÉE DE GARROS

Conneau et Garros dans la tribune officielle

Parti de Pise, Garros avait dû, par suite d'une faiblesse du moteur; revenir à son point de départ. Il repartit le lendemain, atterrit à Castiglione de la Pescaïa et au lac de Bracciano et descendit sur l'hippodrome de Parioli.

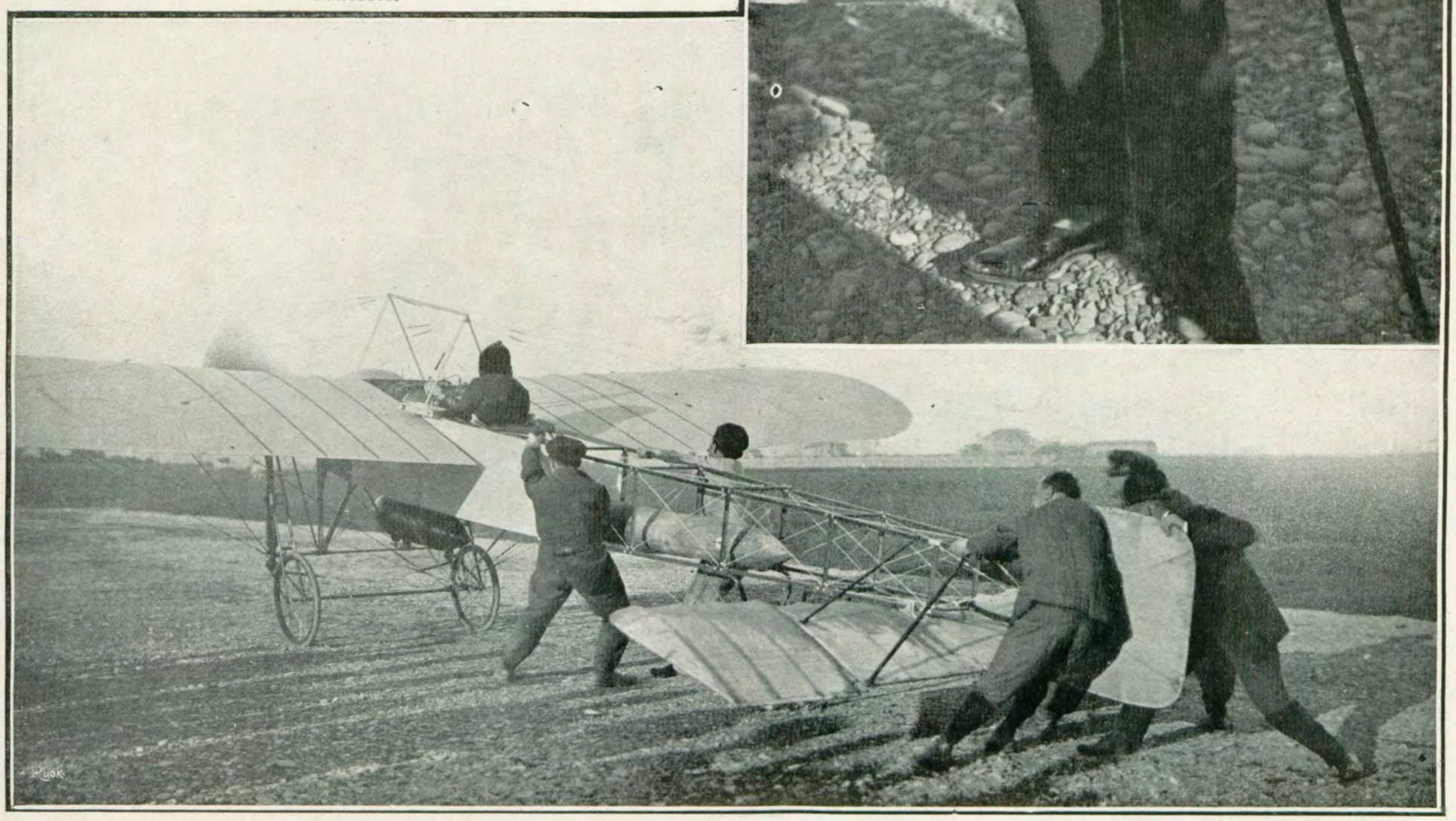
La foule entoure Garros

C'est le jeudi 1er juin, à 4 h. 14 du soir, que Garros arriva sur l'hippodrome de Parioli. La foule se précipite au-devant du courageux aviateur qui, épuisé par la longue lutte qu'il vient de soutenir, se rend en titubant à la tribune officielle où il reçoit les félicitations du comité. A gauche, Beaumont agite le drapeau italien à l'arrivée de Garros.

PERDU EN MER !

La carte et la boussole

Cette photographie permet de se rendre compte de la disposition adoptée par le lieutenant Bague, pour suivre des yeux sa carte et sa boussole.

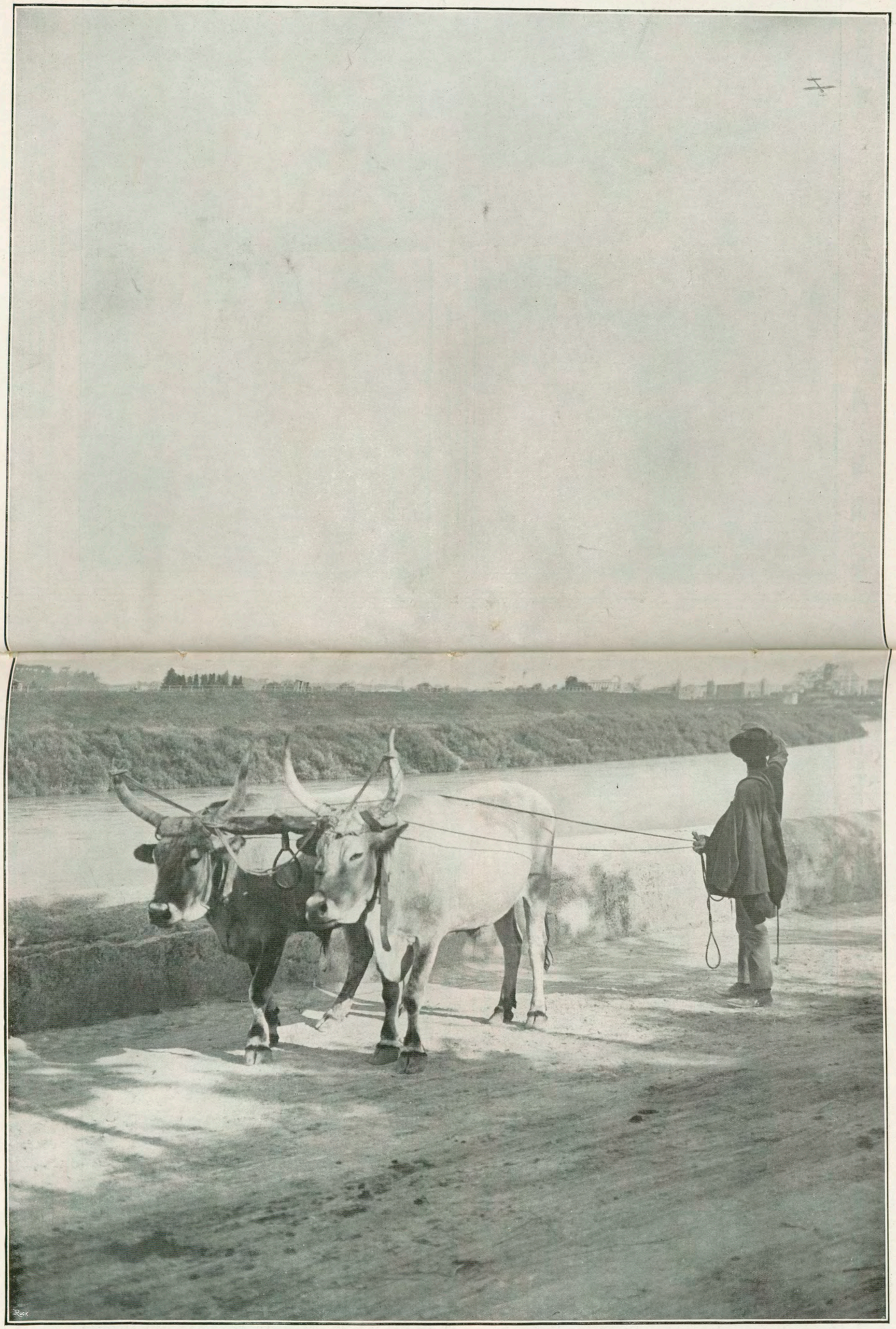


Le départ de l'aérodrome de la Brague

Lundi dernier, à 5 heures du matin, le lieutenant Bague quittait Nice dans l'intention d'accomplir le rêve qu'il poursuivait depuis longtemps : la traversée de la Méditerranée. Il n'avait averti personne de sa tentative. On n'entendit plus parler de lui. Toutes les recherches faites par les soins de l'autorité maritime, aussi bien entre la France et la Corse que sur les côtes d'Italie et de Sardaigne et du côté de Tunis sont restées infructueuses. Le courageux aviateur, s'est, sans nul doute perdu en mer, victime de sa trop grande témérité.

La Vie au Grand Air

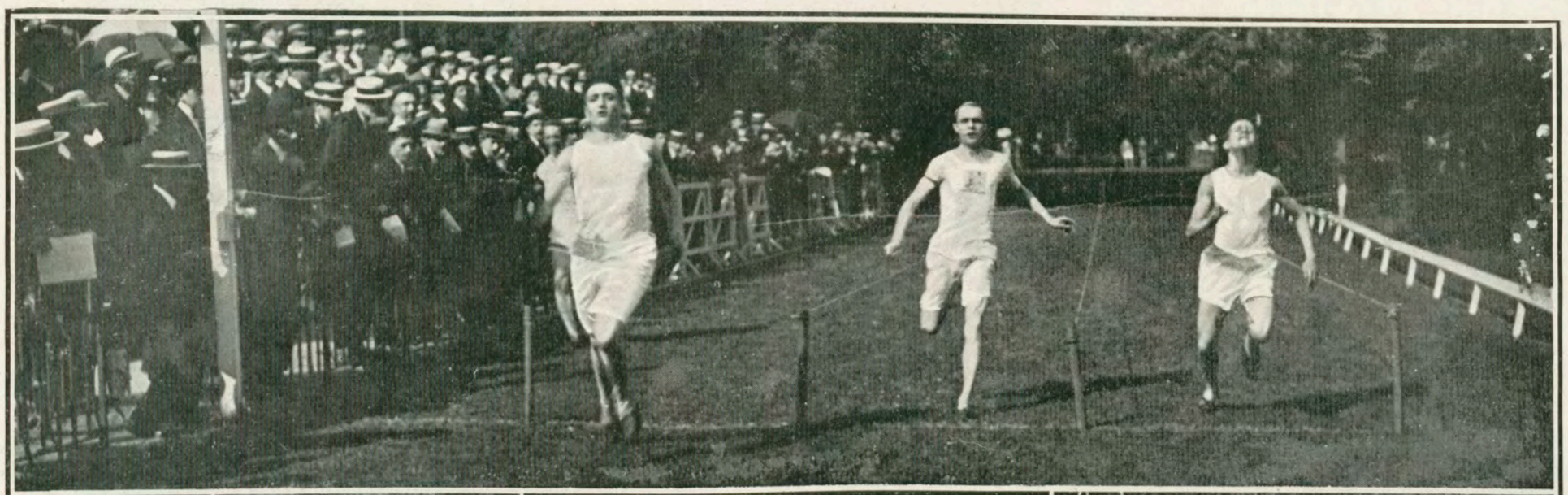
L'OISEAU DE FRANCE ARRIVE EN ITALIE



BEAUMONT VOLE AU-DESSUS DE LA CAMPAGNE ROMAINE

Quand il eut dépassé Frey arrêté à Gênes et Garros immobilisé à Pise, Beaumont dut pousser un cri de triomphe. Et de quelle émotion ne dut-il pas être saisi quand il domina dans son vol cette Campagne Romaine, berceau de toute notre civilisation latine et qu'il aperçut, but de sa course folle, les ruines du Forum endormies au pied des sept collines de la Ville Eternelle!

Le Racing bat les South London Harriers



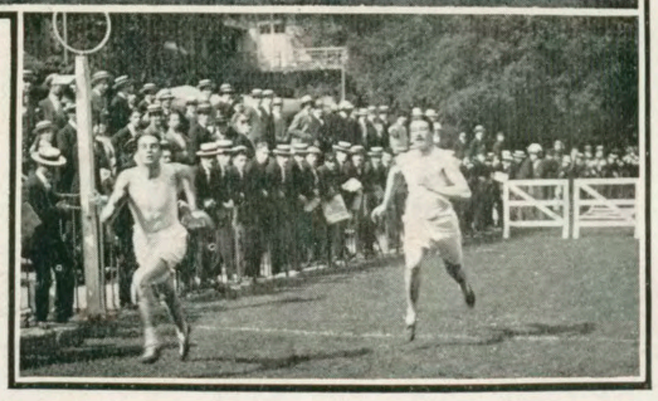
Le 1.200 mètres steeple.

Le saut de la rivière dans le 1.200 mètres steeple. A gauche Lucas, à droite Daubin.

L'arrivée du 100 mètres.

Le 100 mètres a été gagné par Failliot en 11 s. 2/5. De gauche à droite Sheppard (4e), Failliot (1er), Reed (3e), Drothier (2e).

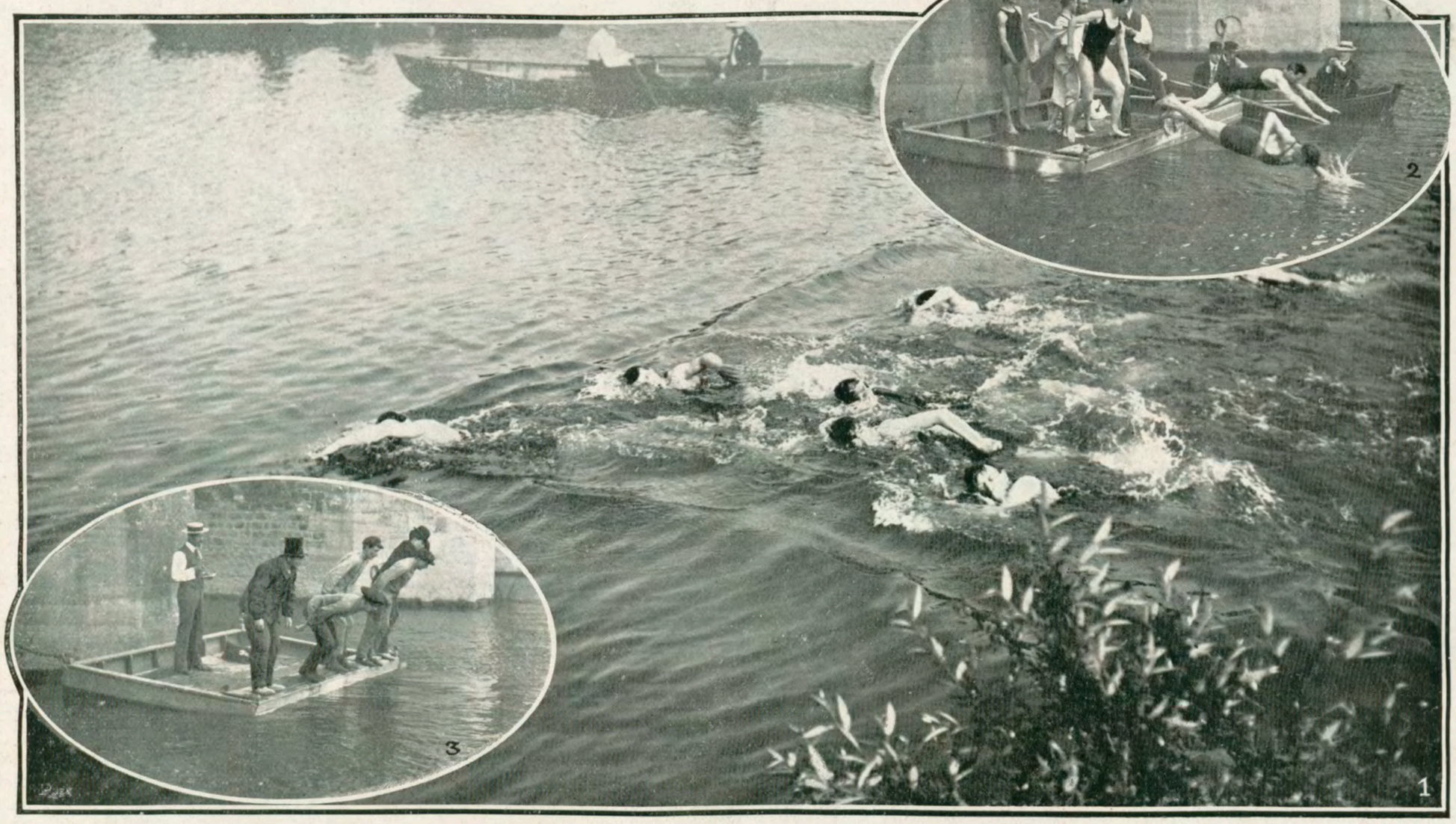
Le Racing Club de France a remporté dimanche dernier une de ses plus belles victoires. En effet, sur les sept épreuves comptant pour son match annuel contre les South London Harriers, ses coureurs en ont gagné six perdant seulement le 400 mètres plat qui revint au Champion d'Angleterre L. de B. Reed. Le challenge Dave (1609 m. relais) revint également au Racing.



Le 110 mètres haies.

La victoire est revenue à Rousseau-Portalis en 17 s. 1/5 battant le recordman de France André.

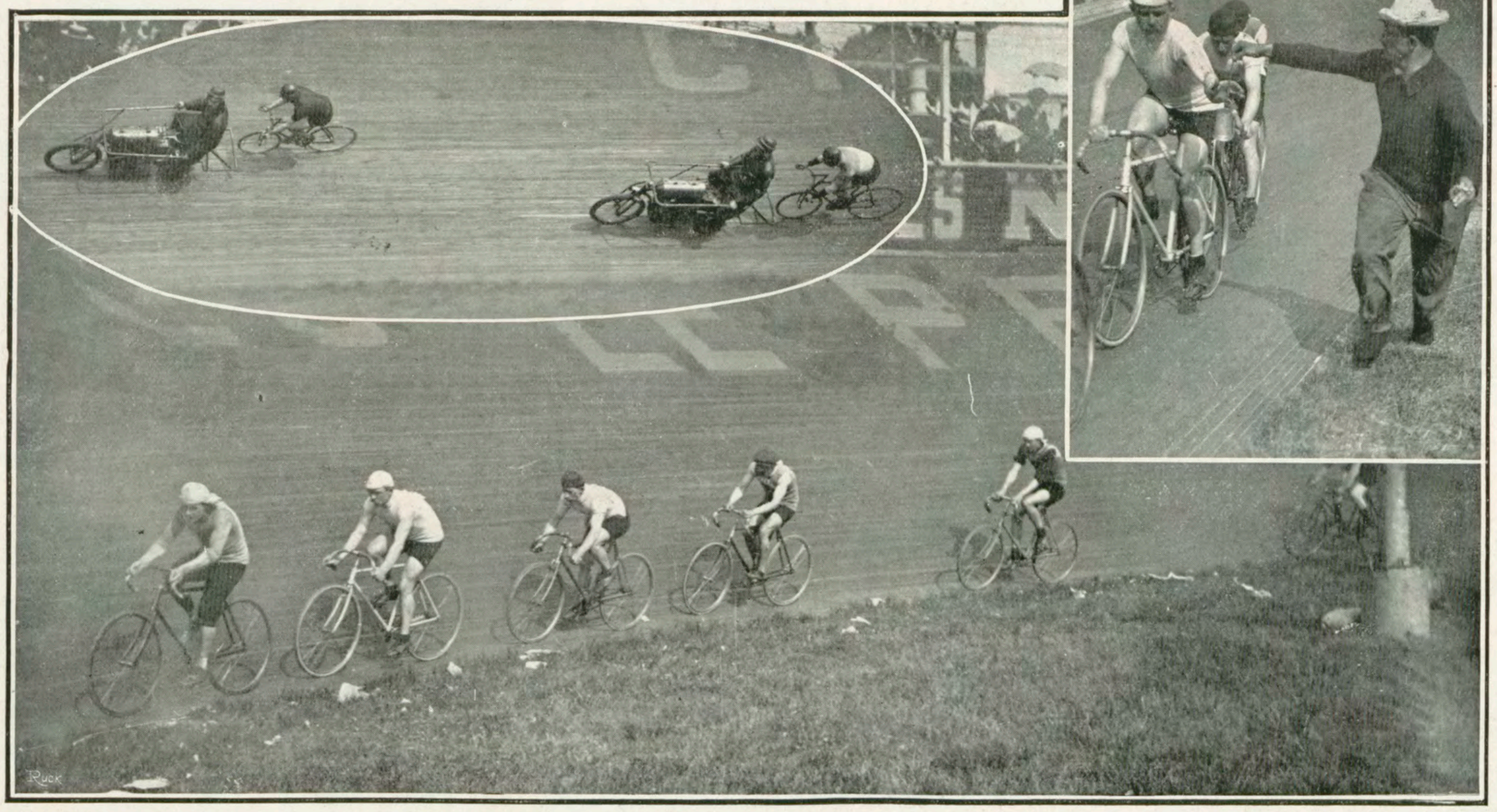
La Natation à Joinville



LE TOUR DE L'ILE FANAC (1.300 mètres).

Cette course fut le clou de la réunion de Joinville, elle réunissait les engagements de Chrétien, Hanouet, Michel, Lavogade, etc. La victoire est revenue à Michel, devant Hanouet et Chrétien. — En haut à droite, départ du 120 mètres handicap gagné par Bigot; en bas à gauche départ de la course habillée qui est revenue à Duverger.

LA RÉUNION DE BUFFALO



LA COURSE DES 24 HEURES

Quinze coureurs prenaient le départ le dimanche à 5 heures, neuf terminaient la course qui se faisait par addition de points. Trousselier se classait premier avec 68 points; 2e d'Hulst 90 points; 3e Lafourcade; 4e Crupelandt. En haut, Parent passe Lavalade dans la course de l'heure. A droite, Trousselier se réconforte. Détails techniques: Bicyclette Alcyon, pneus Dunlop.

PRAGUE BAT PARIS EN ASSOCIATION

La passe à l'arrière

Serré de près, le joueur de Prague n'hésite pas et envoie la balle à l'arrière qui dégagera.

Vers la fin

Très robustes, les joueurs de Prague jouaient un jeu ressemblant au jeu des professionnels anglais.

Les buts tchèques sont menacés

L'équipe tchèque, qui vint jouer contre l'équipe représentative de Paris, était très supérieure à l'équipe française. La victoire lui revint d'ailleurs par 5 buts à rien.

LE CARNET DU SPORTSMAN

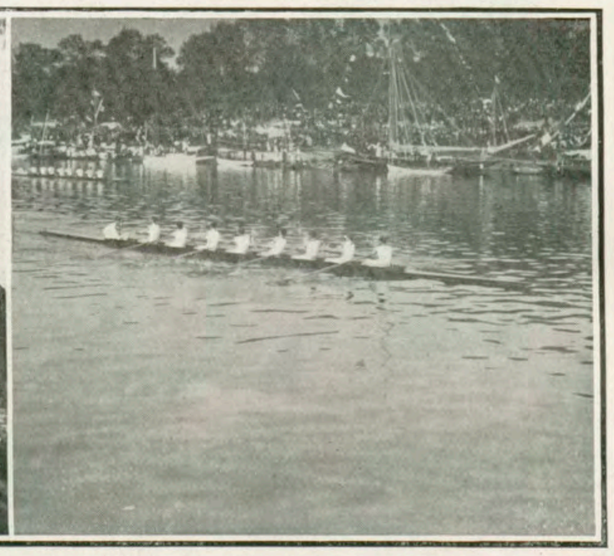
Le 2 juin, les lieutenants Lucca et Hennequin, qui prenaient part à la course Paris-Rome, font une chute, à Hyères, et se blessent gravement.

Le championnat interscolaires de football association a été gagné par l'Ecole des Arts-et-Métiers de Châlons-sur-Marne, qui a battu le lycée de Laval par 6 buts à 0, après avoir fourni une saison très brillante marquant 24 buts contre 1 en triomphant des lycées de Marseille, de Charleville et de l'Ecole des Arts-et-Métiers de Lille.

A Villacoublay, l'aviateur Gaubert est victime d'un accident stupide. En roulant, son appareil capote, le pilote a une cuisse fracturée.

Arrivée du Prix Ajax, à Maisons-Laffitte, gagné par Badajoz (M. Barat), appartenant à M. Michel Lazard, devant Negofol à une demi-longueur.

L'Aéro-Club de France a fêté, jeudi dernier, Védrine le héros de Paris-Madrid, dans un dîner au Café de la Paix auquel assistaient le général Roques, les colonels Estienne, Bouttiaux, etc.



Le 25 mai, à Gand, dans un match à huit rameurs, le Jesus College de Cambridge a battu une équipe belge formée par le Royal Sport Nautique.

L'aviateur allemand Hirth, volant au-dessus de Strasbourg. Ce pilote vient de se classer premier du Circuit du Haut du Rhin, gagnant ainsi 50.000 francs.

Le coureur allemand de demi-fond, Theile, vient d'être victime d'un accident mortel, sur le Vélodrome de Zehlendorf.

Les cavaliers belges sont renommés pour leur adresse. Notre cliché représente un exercice de voltige dans une fête militaire donnée à Ypres.

Résultats Techniques du 29 Mai au 5 Juin — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 29 MAI. — Course Paris-Rome. — Beaumont et Garros arrivent à Nice ayant couvert la distance, 865 kilomètres : Beaumont en 37 h. 19 m. 51 s., Garros en 37 h. 47 m. 50 s.

MARDI 30 MAI. — Garros, parti de Nice à 4 h. 55 m. 21 s., atterrit à Pise à 11 h. 43.

MERCREDI 31 MAI. — Beaumont arrive à Rome ayant couvert les 1.465 kilomètres du parcours en 82 h. 5 m.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 4 JUIN. — Colombes. — Football Association. — L'équipe tchèque, représentant Prague, bat l'équipe de Paris (U. S. F. S. A.) par 5 buts à 0.

LUNDI 5 JUIN. — Croix Catelan. — Racing contre South London Harriers.

800 mètres : 1. Keyser, en 2 m. 1 s. 2/5; 100 mètres : 1. Failliot, en 11 s. 2/5.

Challenge Dave, 1 609 mètres : 1. Racing Club de France, 2. South London Harriers.

Natation. — Joinville-le-Pont. — 100 mètres : 1. Duverger, en 1 m. 23 s. 2/5; 2. Huchet, à 1 longueur.

400 mètres : 1. Hanouet, en 6 m. 13 s. 2/5; 2 Chrétien, très près.

CYCLISME

JEUDI 1er JUIN : — Match d'une heure derrière tandems : 1. Lapize 50 km. 390; 2 Brocco (abandonné).

DIMANCHE 4 JUIN. — Zehlendorf. — Le coureur allemand Theile fait une chute mortelle dans une course de demi-fond.

Buffalo. — Course de de 24 heures. — 1. Trousselier avec 757 kilom. 100, 2. d'Hulst, 3. Lafourcade, 4. Crupeland.

HIPPISME

MARDI 30 MAI. — Enghien. — Steeple chase annuel d'Enghien (4.500 mètres, 25.000 francs). — 1. Bruges (F. Hardy), à M. C. W. Berkin; 2. Kariry; 3. Chartres. — P. M. : gag, 140 fr. 50; pl., 31 fr. 50, 26 francs et 18 francs.

JEUDI 1er JUIN. — Longchamp. — *Prix des Acacias* (2.400 mètres, 25 000 francs) : 1. As d'Atout (Milton Henry), à M. de Ganay; 2. Mirambo; 3. Bibre. — P. M. : gag., 42 francs; pl., 17 fr. 50, 15 francs et 24 francs.

VENDREDI 2 JUIN. — Maisons-Laffitte. — *Prix Ajax* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Badajoz (M. Barat), à M. Michel Lazard; 2. Negofol; 3. Cadet Roussel III. — P. M. : gag., 38 fr. 50; pl., 23 fr. 50 et 34 francs.

DIMANCHE 4 JUIN. — Chantilly. — *Prix de Diane* (2.100 mètres, 50.000 francs) : 1. Rose Verte (Sumter), à M. A. Aumont; 2. Brume; 3. Sybilla. — P. M. : gag; 101 fr. 50; pl., 376 francs, 20 francs et 29 francs.

AVANT LE PRIX DU JOCKEY-CLUB

Alcantara II.
Au baron de Rothschild, le favori désigné, si Faucheur ne reprend sa forme.

Faucheur.
Au baron M. de Rothschild, dont la participation à la course est douteuse.

La tâche de pronostiqueur était facile pour le Derby, quand Faucheur n'avait pas reçu d'atteinte. L'entraînement qu'il a suivi suffira-t-il à lui rendre sa forme d'antan ? A son défaut, on choisira Alcantara II.

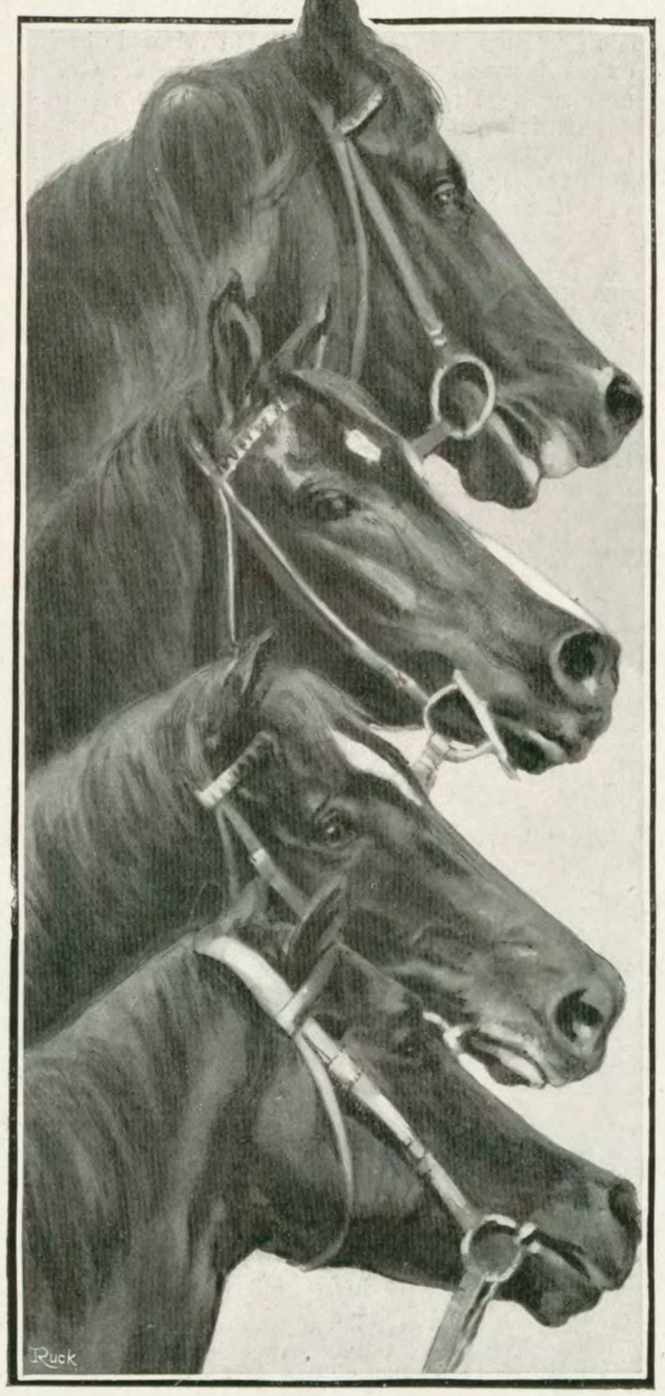
La situation apparaît meilleure pour le Derby qu'elle ne l'était pour le Prix de Diane : le Prix La Rochette et le Prix Lupin l'ont un peu éclaircie. Mais elle n'est pas encore cependant d'une netteté parfaite. Alcantara II est le favori désigné, mais Shetland, Rubinat II, Combourg, Cavallo, Lahire, sont aussi des candidats très sérieux : cela fait six, et même sept si l'on y ajoute Faucheur, qui est l'énigme. Peut-être faudra-t-il compter aussi avec Lord Burgoyne. Comme concurrents de second plan, nous aurons Granit, Traversin, Sea Lord, Maki II, Royal amour.

Alcantara II a réalisé de très sérieux progrès depuis sa course du Prix Perplexité, à une encolure de Sablonnet, très bonne d'ailleurs, et celle du Prix Hocquart contre Faucheur. On a surtout découvert que la tactique d'attente, employée à cette époque avec lui, ne lui permettait pas de donner sa mesure. Il s'emploie, mais quand il a des voisins. Sa défaite, très inexacte dans la Poule d'Essai en a fait la complète démonstration. Depuis, on l'a détaché dès le départ, et nous avons vu un tout autre cheval.

Mais qui peut le battre? La situation derrière lui est assez confuse.

Cavallo a battu Shetland dans le Prix Edgard de la Charme, mais le fils de Zinfandel faisait ce jour-là ses débuts. Ce n'est pas le même cheval que nous avons revu dans le prix Daru. Cavallo est un cheval honnête, régulier, courageux, toujours dangereux par conséquent. Il a gagné les trois courses qu'il a courues cette année, ce qui est une excellente note, mais il n'a battu avant Shetland que Fontenoy et Tripolette qui n'était pas encore la Tripolette d'à présent.

Combourg, avant d'échouer dans la Poule d'Essai, avec un jockey qui le connaissait moins bien que J. Reiff, avait remporté très plaisamment le Prix Greffulhe et le Prix Noailles, sans battre, il est vrai, grand'chose.



Quelques favoris.
De haut en bas : Rubinat II, *à Mme Cheremeteff ;* Combourg, *à M. Jay Gould ;* Shetland, *à M. Edmond Blanc ;* Lord Burgoyne, *à M. Edmond Blanc.*

Dimanche, après une absence de trois semaines, et probablement un léger arrêt de travail, il a fait sa rentrée contre Italus qui l'a battu facilement. Ce n'est pas la course d'un vrai cheval de Derby. Mais Combourg doit avoir quelques livres à gagner, et J. Reiff, une fois battu, n'a plus insisté. Rien ne démontre absolument que Shetland ou Rubinat II soient meilleurs que lui. Si donc, la course tourne mal pour Alcantara II, il peut aussi bien qu'un autre, et mieux que beaucoup d'autres, profiter de l'aubaine. Il s'accommodera à merveille de la distance et d'une course sérieusement menée.

Ce qu'a fait Lahire cette année, n'est pas absolument satisfaisant, mais chacune de ses courses marque un progrès et il faut s'attendre à le voir retrouver, pour une occasion comme le Derby, sa meilleure forme de deux ans.

Sea Lord essayera de renouveler le succès de Or du Rhin II dont les titres n'étaient pas beaucoup meilleurs que les siens, quand il s'est présenté dans cette même épreuve, l'an dernier. Maki a pour lui sa régularité et son courage à toute épreuve, mais cela ne doit pas suffire. Traversin a été battu trop facilement par Valemont pour être bien à sa place dans un Derby. A tous les trois, je préférerais Ginette qui me paraît le bon outsider de la course. Il n'a pas fait ses preuves sur la distance, mais rien ne démontre non plus qu'il manque de tenue. Il s'est montré en grand progrès dans la Poule d'Essai, et peut-être en aura-t-il fait de nouveaux depuis.

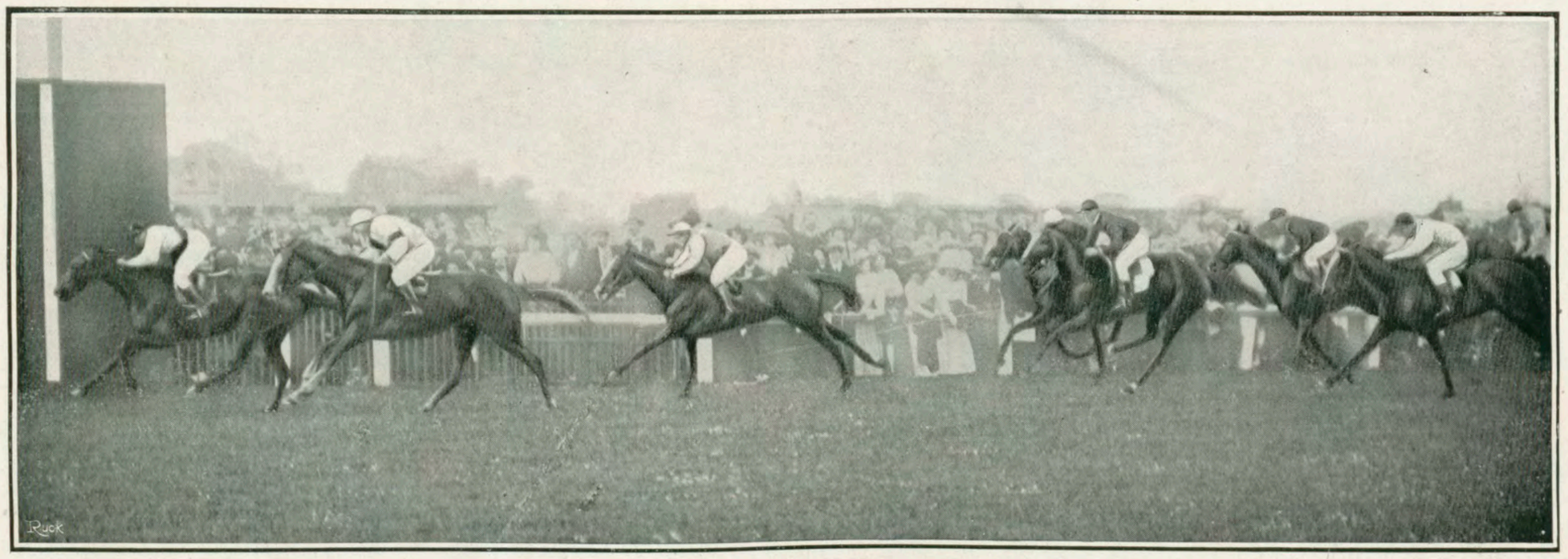
Reste la question Faucheur : courra-t-il? Ne courra-t-il pas? La chose sera tranchée quand paraîtront ces lignes, mais elle ne l'est pas encore à l'heure où nous écrivons.

Faucheur à part, Alcantara II s'est affirmé le meilleur du lot. Malgré les réserves que commandent son fâcheux caractère et la tactique dangereuse qu'il faudra avec lui, c'est à lui qu'il faut conclure. Après lui, viendront Lahire et Combourg.

Stuart.

LE PRIX DE DIANE

C'est un extrême outsider, Rose Verte, à M. Aumont qui a enlevé le Derby des Pouliches, auquel vingt-et-une concurrentes prirent part



Rose Verte Brume Sybilla Joconde III La Grave Jarretière Ombrelle

Le Prix de Diane (50.000 francs, 2.100 mètres) Chantilly, 4 juin. — L'arrivée.

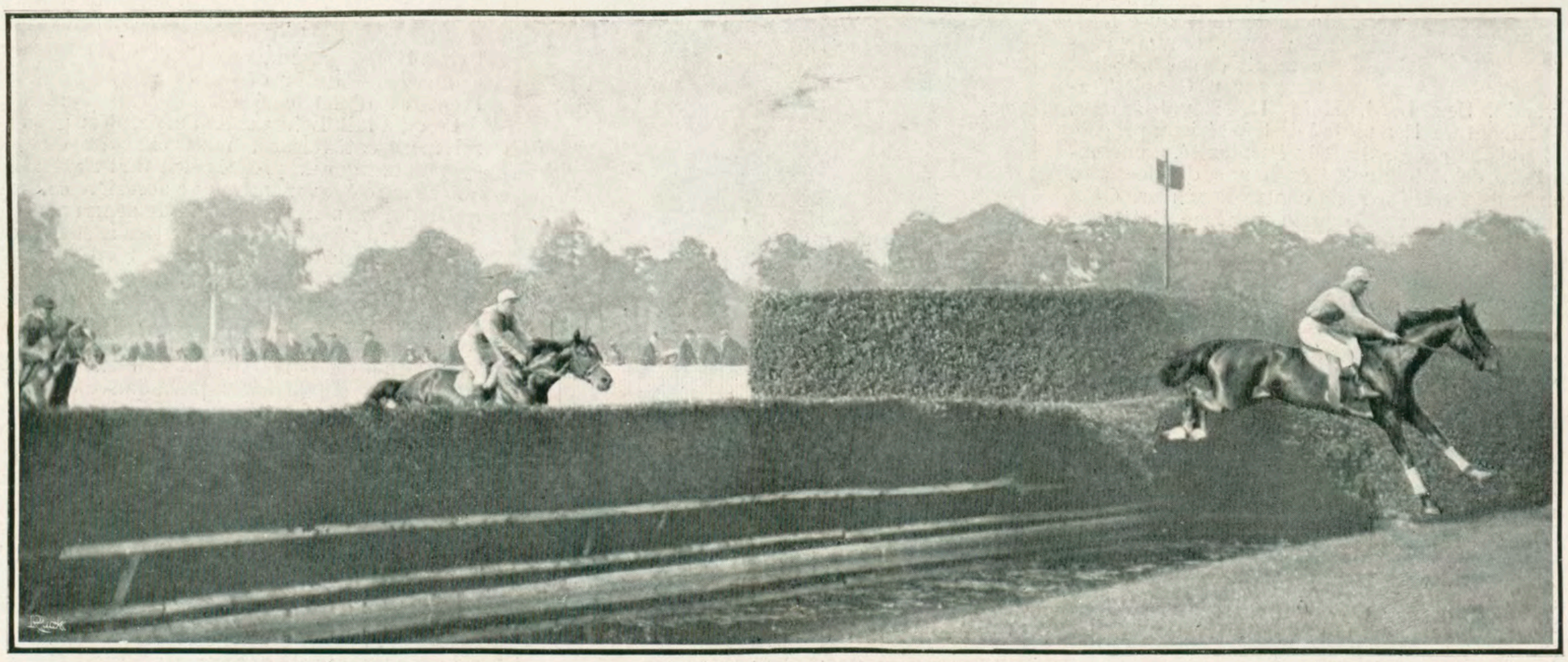
Vingt-et-une pouliches se sont présentées au poteau ! Mlle Renée a pris la tête et mené jusqu'après le tournant. Rose Verte se détachait pour gagner d'une longueur et demie sur Brume, Sybilla troisième,

L'écho des critiques acerbes émises de tous côtés sur la médiocrité des concurrentes au prix de Diane n'est pas encore éteint, que le prix de Diane est déjà dans les choses passées! Ce n'est plus qu'un souvenir, mais un souvenir sans durée, qu'on se sent obligé de fixer aussitôt par l'analyse, de crainte qu'il ne s'évanouisse pour toujours.

Donc, le Prix de Diane de 1911 a été médiocre, le résultat l'a prouvé et rarement opinions, *à priori* aussi pessimistes, n'ont eu une aussi entière justification. Rose Verte, en gagnant le Derby des Pouliches, n'a confirmé ni une bonne course antérieure, ni retrouvé une forme ancienne qu'une cause quelconque lui avait fait perdre ; elle a gagné parce que dans une course, il faut toujours un vainqueur et que ce jour là, les conditions de l'épreuve lui ont été favorables plus qu'à aucune autre, conditions d'endurance très probablement avec le train excessif mené par Mademoiselle Renée. Cette endurance, Rose Verte l'a puisée dans son pedigree, très caractéristique à cet égard, mais il faut avouer que ses titres étaient bien minces. D'autres qu'elles, et non des moindres, pouvaient revendiquer leur origine au point de vue de la tenue et cependant la pouliche de M. Aumont les a toutes devancées : lauréats des places d'honneur dans la Poule d'Essai des Pouliches, et le Prix La Rochette, héritières d'un sang aussi fashionable que le sien, et... elle n'a pas prouvé qu'elle était la meilleure.

Devant un pareil résultat on est tenté de se demander si Bolide II, la brillante triomphatrice dans la Poule de Longchamp serait capable de gagner une des manches du Prix de Diane s'il se courait en partie liée comme une simple épreuve de trotteurs. Il est permis d'en douter si l'on se reporte à ce prix Hedouville, modestement couru après la Grande Course et dans lequel Bolide avantagée d'à peu près dix livres n'a pas figuré un seul instant contre Combourg et en même temps contre cet Italus, amélioré peut être, mais non pas même un des premiers dans sa génération.

Et que reste-t-il maintenant de tout ce lot de femelles? A laquelle va-t-on décerner le titre envié de reine du Haras en 1911? Question embarassante, réponse difficile, mais en tout cas problème dont la solution s'impose. A notre avis, à une pouliche qui très humblement naquit chez M. Thébault, pour laquelle on dédaigne les engagements des courses classiques, qui à deux ans, disputa des prix à réclamer et le jour du Prix Flying-Fox, le lendemain du Prix de Diane, menaça un instant Badajoz, et finit sur la même ligne que Rioumajou et Dihor devant Marsa, Moulins la Marche et Ronde de Nuit: J'ai nommé Tripolette. Stuart.

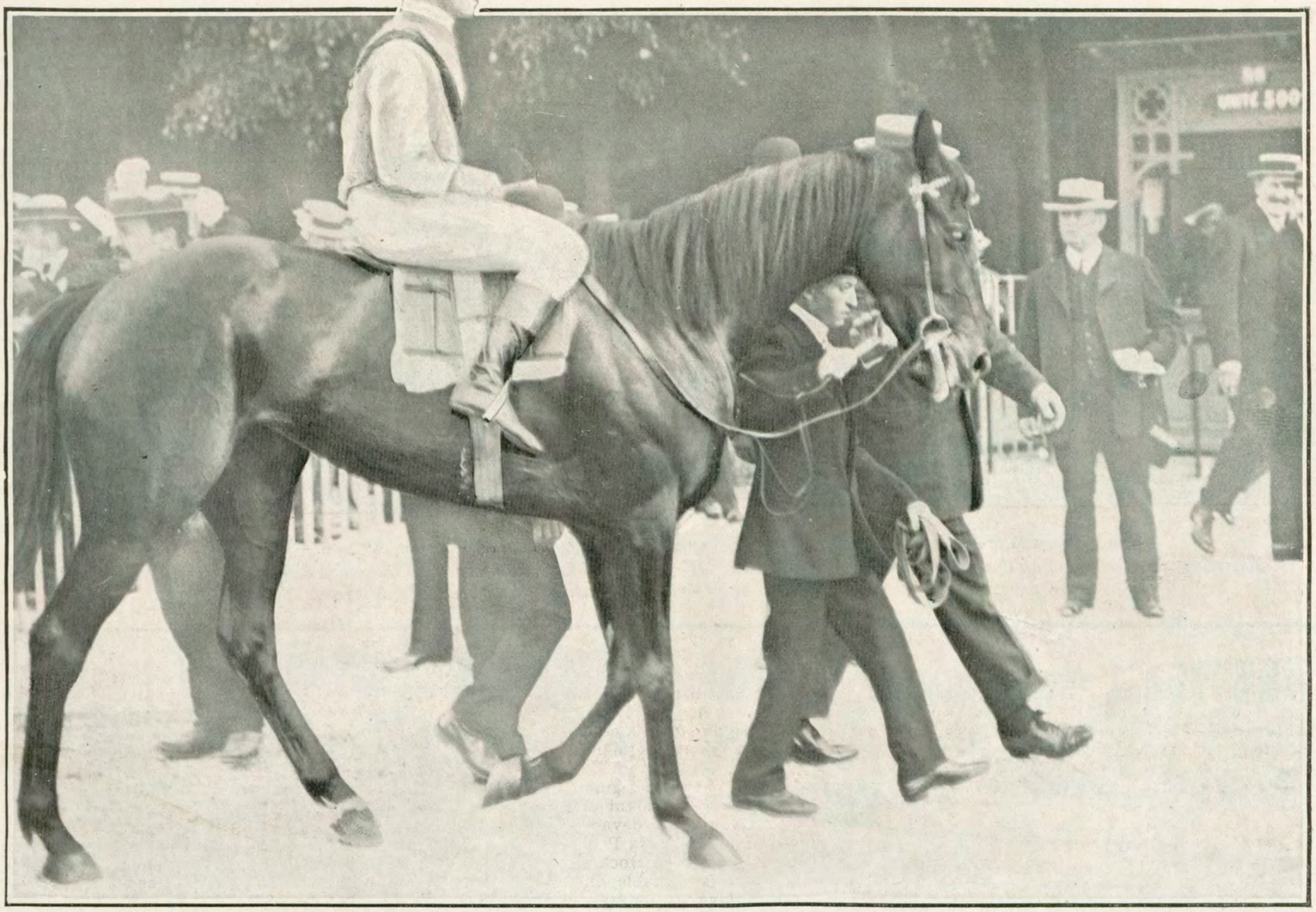


St-Yves Kariry

Le Steeple annuel d'Enghien (25.000 francs, 4.500 mètres.) — Le saut de la rivière.

Les douze partants qui se sont présentés étaient presque tous des spécialistes d'Enghien. Les trois candidats éventuels du Grand Steeple. Trianon III, Lutteur III et Saint-Yves n'ont pas figuré. Kariry a mené tout le parcours. La victoire est revenue à Bruges, sans difficulté.

LE PRIX DE DIANE

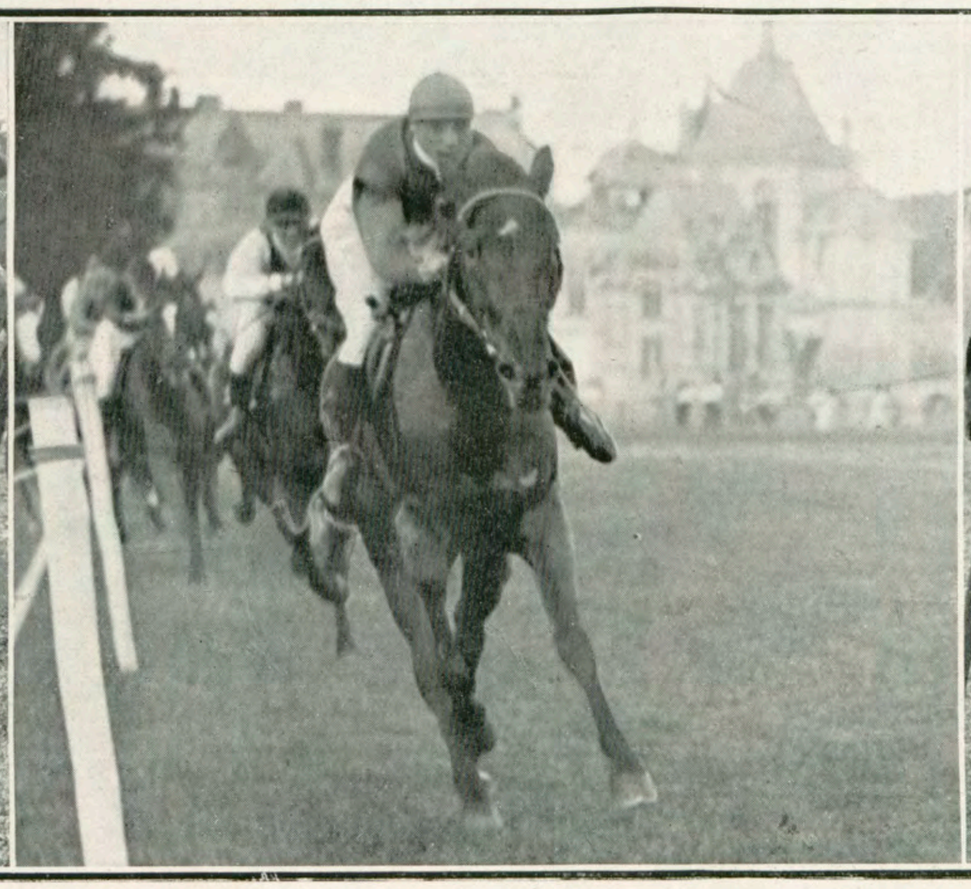


Rose-Verte, à M. Aumont gagnante du Prix de Diane.

Rose Verte, pouliche noire, 3 ans par Elf et Rose Nini," à M. Aumont, montée par Sumter, entrainée par G. Cunnington senior, gagnante du prix de Diane

M. Aumont

Propriétaire de Rose Verte (à droite); c'est Ombrelle qui portait dans la course les couleurs de l'écurie.



Rose Verte. Mlle Renée.

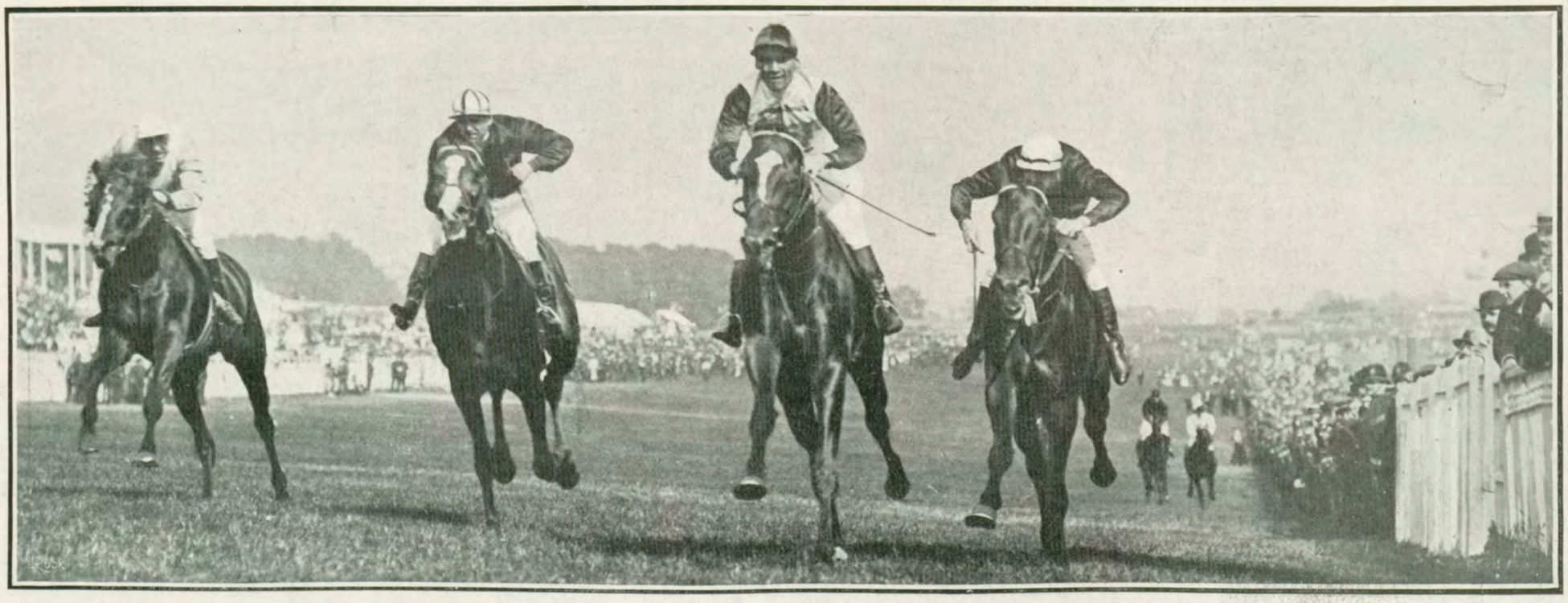
Dans le tournant.

Mlle Renée a pris la tête, emportant les rubans de la starting gate. Elle menait encore dans le tournant, quand elle fut débordée par le peloton.

M. Veil-Picard et G. Cunnington

L'excellent entraineur G. Cunnington senior reçoit les félicitations de M. Veil-Picard pour sa victoire.

LE MEETING D'EPSOM



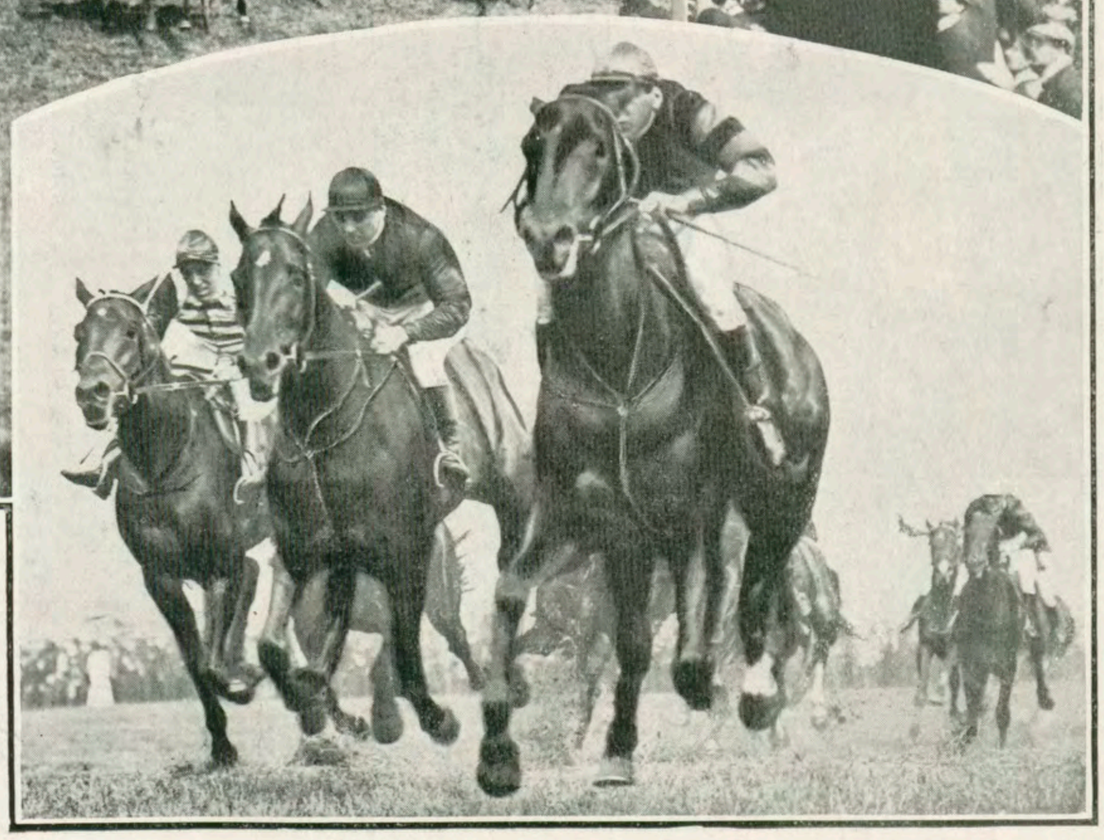
Lemberg

La Coronation Cup (25.000 francs et une poule de 500 francs, 2.400 mètres). —Epsom, 1er juin. — L'arrivée.

C'est le gagnant du Derby de l'an dernier Lemberg, par Cyllene et Galina, à M. Fairie, monté par Dillon qui a emporté par 3/4 de longueur, sur Swynford, l'épreuve créée à l'occasion du couronnement. Buchelor's Double, 3e, à une tête,

Les Oaks (125.000 fr., 2.4000 m.) — Epsom, 2 juin. — L'arrivée.

La course a été menée sans train. Cherimoya par Cherry Tree et Svelte. à M. W. Brodrick Cloec, monté par F. Winter, a gagné facilement.



Sunstar

Le Derby (162.500 fr., 2.400 m.) — Epsom, 31 mai. — Au Tottenham Corner.

Sunstar a pris le commandement à l'entrée de la ligne droite devant Stedfast et Royal Tender. Les trois chevaux ont fini dans cet ordre.

Les films cinématographiques de cette course sont visibles au *Biograph Sports*.

Le Derby d'Epsom, la grande épreuve anglaise qui réunissait cette année vingt-six concurrents, est revenu au favori Sunstar qui venait de s'imposer, en enlevant les Deux Mille Guinées et les Newmarket Stakes. Son propriétaire M. J.-B. Joël avait d'ailleurs grande confiance en lui puisqu'il avait parié 25.000 francs à dix contre un, qu'il réussirait ce triple event. Sunstar a gagné en cheval de grande classe, prenant deux longueurs à Stedfast, qu'il avait déjà battu dans les Deux mille Guinées. C'est la première fois que M. J.-B. Joël enlève le Derby, de même que c'est la première fois que l'excellent jockey Stern pilote un vainqueur d'Epsom.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H. L. Motti. — *Le Gérant :* Charles Guyot.